Deutscher Bundestag Drucksache **17/7466**

17. Wahlperiode 26. 10. 2011

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 vorlegen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen

Straßenverkehrsunfälle sind mit großem menschlichen Leid für die Betroffenen und deren Angehörige sowie erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten verbunden. Es ist erfreulich, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschäden und der dabei getöteten Menschen in Deutschland weiter rückläufig ist. Allerdings ist die Unfallentwicklung insgesamt längst nicht so positiv. Die Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen und in den letzten beiden Jahren sogar wieder zugenommen.

Im Jahr 2010 starben 3 648 Menschen an den Folgen eines Verkehrsunfalls und wurden 62 620 Menschen im Straßenverkehr schwer verletzt, oft verbunden mit bleibenden Behinderungen. 3 648 Verkehrstote auf der Straße, das entspricht einem Risiko, als würde alle 14 Tage ein vollbesetztes mittleres Verkehrsflugzeug in Deutschland abstürzen oder sich das Zugunglück von Eschede mehrmals im Jahr wiederholen. Ein unvorstellbares Szenario. Es muss daher auch im Straßenverkehr gelten, was in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen eine Selbstverständlichkeit ist. Der Straßenverkehr muss so sicher sein, dass keine Menschen zu Tode kommen oder schwerverletzt werden. Doch davon sind wir in Deutschland trotz unübersehbarer Erfolge noch weit entfernt.

Es ist erfreulich, dass Deutschland die EU-Zielvorgabe, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren, fast erreicht hat. Umso bedauerlicher ist es jedoch, dass die umfangreichen Bemühungen bislang nicht ausgereicht haben, damit Deutschland zu den sogenannten Sunflower-Staaten (Schweden, Großbritannien, Niederlande) der Europäischen Union zählt, welche seit Jahren mit Abstand die größten Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit aufweisen können. Auch geht aus den Statistiken bisher nicht hervor, ob die Zahl der Schwerstverletzten bzw. lebensgefährlich verletzten Personen ebenfalls rückläufig ist, da dies bislang nicht differenziert erhoben wird. Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2009 ist aber zu befürchten, dass der Trend bei den lebensgefährlichen Verletzungen im Straßenverkehr wesentlich ungünstiger ist und die Zahl der Betroffenen stagniert. Die Straßen-

verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland besitzt also nach wie vor ein hohes Verbesserungspotential.

Für 2011 plant die Bundesregierung, ein neues nationales Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2011 bis 2020 vorzulegen. Sollen mit dem neuen deutschen Programm maßgebliche Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden, müssen die Anstrengungen intensiviert werden. Nur so können die Voraussetzungen geschaffen werden, damit Deutschland die ambitionierten Ziele der UN-Verkehrssicherheitskonferenz (2009: „Decade of Action for Road Safty") und des EU-Weißbuchs für Verkehr erreicht. Um die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle bis 2020 erneut zu halbieren und bis 2050 auf nahe null zu reduzieren, wird es zwingend erforderlich sein, alle Kräfte der Verkehrssicherheitsarbeit zu bündeln und alle erfolgversprechenden Instrumente einzusetzen. Dies gilt umso mehr, wenn – wie unlängst vom EU-Parlament vorgeschlagen – darüber hinaus bis 2020 die Anzahl der getöteten Kinder um 60 Prozent und die der lebensgefährlich verletzten Personen um 40 Prozent gesenkt werden sollen. Es wird somit nicht ausreichen, die bisherige stückwerkhafte Verkehrssicherheitspolitik lediglich fortzusetzen und vor allem auf groß angelegte Aufklärungskampagnen und einige technische Maßnahmen zu setzen. Deshalb muss das bisherige Verkehrssicherheitsprogramm für die Dekade 2011 bis 2020 zu einem vollwertigen Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickelt werden, welches einen detaillierten Maßnahmenkatalog mit klaren Zielen, Zeitplänen und Monitoring-Instrumenten für eine regelmäßige Erfolgskontrolle sowie eine jährliche Auswertung umfasst.

2. Integrierten Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit dem Leitbild „Vision Zero" entwickeln

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ist vielfältig und sehr heterogen. Sie wird getragen von zahlreichen Akteuren der Europäischen Union, des Bundes, der Länder und Kommunen sowie staatlichen, kommunalen und privaten Träger. Bislang mangelt es jedoch an einer verbindlichen Strategie, einer klaren, geplanten Zusammenarbeit und einem umfassenden integrierten Gesamtkonzept, um das Engagement der verschiedenen professionellen und ehrenamtlichen Akteure zusammenzuführen und messbar zu machen. Zu dieser Erkenntnis kommt der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in seiner Stellungnahme zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland und empfiehlt der Bundesregierung zuvorderst die Schaffung eines Masterplans Straßenverkehrssicherheit mit einem richtungsweisenden Minimierungsgebot wie „Vision Zero" oder „Toward Zero" zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten nahe null, sowie ein umfangreiches Bündel konkreter Einzelmaßnahmen für die unterschiedlichen Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Vorteile eines solchen Masterplans Straßenverkehrssicherheit sind aus den Staaten bekannt, die bereits entsprechende Programme umsetzen. Wird das ambitionierte gesamtgesellschaftliche Langfristziel festgesetzt, das Straßenverkehrssystem zu einem System umzugestalten, das Fehler „verzeiht" und in dem niemand mehr zu Tode kommen oder schwer verletzt werden kann („Vision Zero" bzw. „Toward Zero"), kann daraus ein verbindliches Verkehrssicherheitsprogramm bzw. ein Masterplan Straßenverkehrssicherheit für die gesamte nationale Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden. Damit wird zunächst ein verbindlicher Konsens geschaffen, um dann eine entsprechende Strategie mit klar quantifizierbaren und messbaren Minderungszielen sowie detaillierten Unterzielen und Maßnahmen für die unterschiedlichen Akteure und Handlungsfelder zu erarbeiten.

Die Intention dieser Herangehensweise ist es, über eine ambitionierte Zielsetzung aufbauend auf Grundprinzipien wie der schwedischen Verkehrssicher-

heitsphilosophie „Vision Zero“ oder der europäischen Philosophie des „Safe System Approach“ den Fragen der Verkehrssicherheit ein angemessenes gesellschaftliches Gewicht zu geben und eine Atmosphäre pro Verkehrssicherheit und gemeinsame Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrssystems zu schaffen. Damit kommt der Staat nicht zuletzt der Umsetzung seiner Schutzpflichten nach, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit auch im Bereich des Mobilitätssystems zu schützen.

Ferner gibt die Aufstellung eines nationalen Masterplans Straßenverkehrssicherheit den Bundesländern, Kommunen und den anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit einen gemeinsamen Handlungsrahmens und ambitionierte Ziele vor, nach denen diese ihre Strategien und Gesamtkonzepte ausrichten können. Gemäß Subsidiaritätsprinzip können so die beschriebenen Maßnahmen auf der jeweilig zweckmäßigsten Ebene und mit den jeweils geeignetsten Mitteln nach dem Prinzip der geteilten Verantwortung durchgeführt werden.

Um den Masterplan Straßenverkehrssicherheit durchsetzen zu können, werden verbindliche Zusagen und konkrete Maßnahmen des Bundes, der Bundesländer, von regionalen und lokalen Gremien sowie von privaten und ehrenamtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich sein. Beispielgebend für eine von den relevanten Akteuren eingegangene Verpflichtung ist die Charta für Verkehrssicherheit der Europäischen Union, der sich bereits einige Kommunen in Deutschland (u. a. Köln, Berlin) und Verbände (u. a. ADAC e. V.) mit ihren Verkehrssicherheitsprogrammen angeschlossen haben.

Weitere Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit sind die angemessene Finanzierung sowie eine intensivere Koordination und Kooperation der zahlreichen Akteure, um bestmögliche Synergieeffekte zu erreichen. Sollen die bundesweite Verkehrssicherheitsarbeit künftig effizienter vernetzt und der Austausch von Informationen verbessert werden, muss die Hauptaufgabe des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. entsprechend ausgerichtet und finanziert werden. Dabei empfiehlt sich die enge Zusammenarbeit mit der zentralen Stelle für Unfallforschung, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Zudem wird eine Kontrollinstanz benötigt, welche den Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft und auf dieser Basis Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Daher sollte ein Verkehrssicherheitsbeirat beim BMVBS geschaffen werden.

Eine verantwortungsvolle Verkehrssicherheitspolitik stellt das Handeln der Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt, denn sie sind das erste Glied in der Kette der Straßenverkehrssicherheit. Die Politik muss sie dazu anhalten, die Verantwortung für ihre Sicherheit und für die Sicherheit anderer in erster Linie selbst zu übernehmen, und eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verantwortung fördern. Um gleiche Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, sind die Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere an den ungeschützten Verkehrsteilnehmern auszurichten. Dort, wo die Mobilität des einen die Mobilität des anderen einschränkt oder Mensch und Umwelt gefährdet, sind Regeln festzusetzen. Daher sind Maßnahmen in den Bereichen Aufklärung, Fahrausbildung und Mobilitätserziehung ebenso unerlässlich wie solche der Kontrolle, Ahndung und ökonomischen Anreizsetzung, z. B. für den Einbau von Fahrerassistenzsystemen.

3. Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel erhöhen Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Die großen Potentiale einer integrierten Verkehrssicherheitskonzeption und der Verkehrssicherheitsphilosophie „Vision Zero“ ergeben sich aus dem erweiterten Blickwinkel, der weit über die Windschutzscheibenperspektive der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit hinausgeht und alle Elemente des Straßenverkehrssys-

tems und ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezieht. Neben der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit zählen dazu auch die Verkehrsvermeidung und eine vermehrte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel sowie eine verträglichere Gestaltung des Verkehrssystems.

In diesem Sinne sind beispielsweise Kürzungen beim öffentlichen Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr für die Verkehrssicherheit kontraproduktiv, wenn dadurch Verkehr auf das Auto verlagert wird. Denn nach wie vor ist das Risiko, im Auto tödlich zu verunglücken – bezogen auf die Verkehrsleistung –, rund 42mal höher als bei Reisen mit der Bahn. Umgekehrt hätte eine Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel somit nicht nur positive Effekte auf das Klima und die Umwelt, sondern auch auf die Verkehrssicherheit.

Die gesellschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland (inklusive Gesundheitskosten) liegen derzeit laut Angaben der BASt bei rd. 30 Mrd. Euro. Dies entspricht fast 2 Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts (BASt 2009). Demgegenüber könnte man mit einem Bruchteil des Geldes beispielsweise durch bauliche Veränderungen an Straßen die Verkehrssicherheit für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Behinderte verbessern. Die Vision-Zero-Forderung ist also nicht nur ethisch begründet, sie würde sich auch volkswirtschaftlich positiv auswirken. Zudem hat eine Verkehrsinfrastruktur, die sich besonders an den Bedürfnissen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer orientiert, Vorteile für alle, denn sie macht das Verkehrssystem insgesamt sicherer und trägt damit zu größerer Akzeptanz und weniger Regelverstößen bei.

4. Verkehrssicherheitsarbeit braucht bessere Datenlage, Vernetzung und Forschung

Um die bestmöglichen Ergebnisse zu erreichen, sollten neue Maßnahmen zur Unfallbekämpfung auf ihre Wirksamkeit hin untersucht und als wirksam bekannte Verkehrssicherheitsmaßnahmen zügig umgesetzt werden. Wirkungsforschung und Qualitätsmanagement sind dafür mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten, beispielsweise durch die Auflage eines Forschungsprogramms zur Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Als Maßstab für eine entsprechende Untersuchung und Bewertung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird auf das EU-Forschungsprojekt ROSEBUD (2005) verwiesen, das eine umfassende Auswertung von Nutzen-Kosten-Studien von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf internationaler Ebene darlegt.

Um eine bessere Datenlage und Koordination in der europäischen Vorsorgearbeit zu gewährleisten, sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass europaweit einheitliche Erfassungssysteme für die Unfall- und Verletztendaten geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere die differenzierte Erhebung von Schwerst- und Schwerverletzten.

Für alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist ein umfassendes systematisches Qualitätsmanagement erforderlich und weiter auszubauen. Die als wirksam erkannten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sollten mit hoher Dringlichkeit umgesetzt werden, insbesondere wenn sie in der Kombination miteinander Synergieeffekte haben.

5. Technische Maßnahmen der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit weiterentwickeln

Zahlreiche technische Entwicklungen, beginnend mit dem Sicherheitsgurt, führten über Fahrerassistenzsysteme, wie z. B. ABS (Antiblockiersystem) und ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) zur Verbesserung der Sicherheit von In-

sassen in Fahrzeugen. Diese und weitere Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalteassistenten oder Adaptive Cruise Control (ACC), mit denen der Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten wird, sind wichtige präventive technische Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen. Eine serienmäßige Ausstattung aller Fahrzeuge, einschließlich Nutzfahrzeugen und – eingeschränkt – auch für Motorräder, würde daher zu einem hohen Sicherheitsgewinn führen.

Zukünftig sollte auch über die Einführung einer intelligente Geschwindigkeitsregulierung (Intelligent Speed Adaption – ISA) nachgedacht werden. Mit ISA wird das jeweils geltende Tempolimit durch satellitengestützte Übertragung dem Fahrer nicht nur angezeigt, sondern durch eine Kopplung an das Motormanagement wird sichergestellt, dass nicht schneller gefahren werden kann. Der bisher größte Feldversuch in Schweden von 1999 bis 2002 mit 5 000 Fahrzeugen hat ergeben, dass sich die Zahl der Verletzten um 20 bis 30 Prozent reduzieren ließe, wenn alle Fahrzeuge mit ISA ausgestattet würden. Trotz der geringeren Reisegeschwindigkeit blieb die Fahrzeit konstant. Sie wurde sogar durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss leicht verkürzt. Die Akzeptanz des Systems war hoch.

6. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Risikogruppen stärker in den Fokus nehmen

Die wichtigsten Problemfelder, Risikogruppen und die häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr sind in der Verkehrssicherheitsarbeit und der Politik gut bekannt und sollten ein entsprechendes Gewicht im Masterplan Straßenverkehrssicherheit erhalten. Besonders gefährdet sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Verbesserungen der Sicherheit der Mobilität von Kindern, älteren und kranken Menschen sowie motorisierten Zweiradfahrern sind daher von zentraler Bedeutung. Mit dem Ausbau und Erhalt attraktiver, sicherer und barrierefreier Rad- und Fußwegenetze, der Durchsetzung moderaterer Geschwindigkeiten, einer modernen Mobilitätserziehung, dem Einsatz aktiver Fahrerassistenzsysteme (z. B. Abbiege- und Bremsassistent für Lkw, Türöffnerwarnung) und weicher Fahrzeugfronten, der Verbesserung des Unterfahrschutzes an Lkw und der Erprobung von passiven Schutzsystemen (beispielsweise Außenairbags) sollten grundlegende Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Junge Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen verunglücken besonders häufig, da sie ihre Fähigkeiten häufig überschätzen. Potentiale zur Verbesserung liegen in einer modernen Mobilitätserziehung, der Reform der Fahrschulausbildung, einer mehrstufigen Fahrausbildung und Fahrsicherheitstrainings. Erfolgreiche Maßnahmen wie das Begleitete Fahren ab 17 sollten fortgeführt und neue Maßnahmen dieser Art erprobt werden.

Die meisten Unfälle ereignen sich innerorts, die meisten schweren Unfälle auf Landstraßen. Schwerpunkte in diesen Bereichen sollten daher der verkehrssichere Aus- und Umbau der Infrastruktur sowie intensivere Kontrollen der Geschwindigkeitseinhaltung bilden. An die Erfolge der in vielen Bundesländern bereits durchgeführten Risikoanalysen und Sicherheitsaudits von Straßen sollte angeknüpft und diese weiterentwickelt werden. Systematische Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen von Maßnahmen, mit denen die Ausbauplanungen und bestehende Verkehrsanlagen überprüft werden, müssen verbindlich eingeführt werden.

Hauptursachen von Straßenverkehrsunfällen sind nach wie vor unangepasste Geschwindigkeiten und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Beide Ursachen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie besonders häufig mit schweren Folgen verbunden sind. Die Einführung von Tempolimits, die konsequentere Kontrolle und Ahndung von Regelverstößen sowie die Einführung eines allgemeinen Alkoholverbots am Steuer könnten dies verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit eine ambitionierte gesellschaftliche Zielsetzung bzw. gemeinsame Philosophie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland im Sinne eines international kompatiblen Minimierungsgebotes wie beispielsweise „Vision Zero“, „Toward Zero“, „Minus 50 Prozent“ oder „Safe System Approach“ zu formulieren;
- eine Charta für Verkehrssicherheit im Sinne des grundgesetzlich verankerten Aspektes des Schutzes des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit aufzustellen;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 einen nationalen Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit ambitionierten Zielen zu entwickeln, daraus eine verbindlich Strategie abzuleiten sowie klare messbaren Lang- und Mittelfristziele für alle Ebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen;
- auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit ein eindeutiges Ziel zur Senkung der tödlichen Verkehrsunfälle bis 2020 zu benennen, das gegenüber 2010 mindestens eine Halbierung der Gesamtzahl vorsieht;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 entsprechend den Empfehlungen des Europäischen Parlaments eine Senkung der Anzahl der getöteten Kinder bis 14 Jahre um mindestens 60 Prozent festzulegen;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 entsprechend den Empfehlungen des Europäischen Parlaments die Senkung der Anzahl der lebensgefährlich verletzten Personen um 40 Prozent auf der Basis einer zügig zu entwickelnden EU-weit einheitlichen Definition als Ziel festzulegen;
- die Kooperation und Koordination der Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit zu stärken;
- einen strukturierten Rahmen für die Zusammenarbeit der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen, der sich auf die besten Praktiken in den Bundesländern und der EU stützt;
- einen Verkehrssicherheitsbeirat beim BMVBS einzurichten, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft, entsprechende Verbesserungsvorschläge macht und regelmäßige Berichte zur Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit vorlegt;
- auch aus Gründen der Verkehrssicherheit Maßnahmen voranzutreiben, um Verkehr zu vermeiden, verträglicher zu gestalten und zu verlagern;
- eine Synopse der Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erstellen, um die Maßnahmen ermitteln und anwenden zu können, die den höchsten gesellschaftlichen Nutzen erbringen;
- neue Verkehrssicherheitsmaßnahmen systematisch auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen;
- Risikoanalysen und Sicherheitsaudits von Straßen weiterzuentwickeln;
- das Qualitätsmanagement von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auszubauen.

Die folgenden Einzelmaßnahmen sollen in das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 aufgenommen werden und ggf. zu gesetzlichen Änderungen führen:

Infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen als Bestandteil einer einheitlichen europäischen Regelung;

- die Einführung eines europaeinheitlichen Tempolimits von 80 km/h für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Autobahnen;
- die Einführung eines Überholverbots für Lkw ab 7,5 Tonnen auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen;
- die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h für Kleintransporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen;
- die Absenkung des Tempolimits für Pkws auf Landstraßen mit zwei Spuren im Begegnungsverkehr, die keine bauliche Trennung zwischen den Fahrspuren aufweisen und die außerhalb von Ortschaften liegen, auf 80 km/h;
- die verbindliche Einführung von systematischen Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen für bauliche Maßnahmen bei allen Straßentypen zu initiieren und zu unterstützen;
- die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften, wobei auf ausgewiesenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung abgewichen werden kann;
- die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gemäß Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung von 2009;
- die höhere Gewichtung der Verkehrssicherheit in den Regelwerken und bei Förderprogrammen;
- die Aufstellung eines Infrastrukturprogramms „Sichere Straße“, bei dessen Umsetzung das Entwurfsprinzip der „selbsterklärenden Straße“ systematisch zur Anwendung kommt;
- die deutliche Erhöhung der Mittel für den Erhalt der Bundesfernstraßen, gegenfinanziert durch Einsparungen beim Fernstraßenneubau;
- die Beseitigung von Unfallschwerpunkten an Bundesfernstraßen zu beschleunigen;
- die Förderung eines auf Stauvermeidung ausgerichteten Verkehrsmanagementsystems;
- die weitere Förderung der Entwicklung kooperativer Telematiksysteme;
- die Erhöhung der Sicherheit von Streckenabschnitten mit spezifischen Gefahren.

Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- Fördermaßnahmen zur Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen zur kooperativen Fahrerunterstützung und autonomen Unfallvermeidung;
- die Verbesserung rechtlicher Bedingungen für die Einführung autonom wirkender Fahrerassistenzsysteme;
- Maßnahmen, die die Sicherheit neuer Energiesysteme im Kraftfahrzeug (u. a. Gas- und Elektrofahrzeuge) erhöhen;
- der Ausbau der retrospektiven Unfallforschung zur systemischen Unfallentstehungsforschung;
- die Festlegung von technischen Mindeststandards für Zweiräder mit elektrischem Hilfsmotor (z. B. Pedelecs, Elektroroller, Segways);
- den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in möglichst allen Fahrzeugen durch Anreize in der Kfz-Steuer, bei den Versicherern und für Lkw auch bei der Bemautung zu fördern.

Verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- Durchführung von Untersuchungen, die sich mit der Frage der Ablenkung des Fahrers durch technische Verbesserungen und der damit verbundenen möglichen ungünstigen Verhaltensanpassungen auseinandersetzen;
- Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit des Motorradverkehrs und zur effektiveren Geschwindigkeitsüberwachung;
- die Bundesländer bei der Intensivierung der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Sekundarstufen und in der Lehrerausbildung zu unterstützen, indem vom Bund ähnlich wie in der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit Anreize gesetzt und gelungene Beispiele kommuniziert werden;
- die Etablierung einer Mobilitätserziehung als moderne Nachfolgerin der Verkehrserziehung ab dem Kleinkindalter in allen Erziehungsinstitutionen und für alle Altersstufen;
- eine verstärkte Aufklärungsarbeit bei den Eltern und vermehrte Fahrzeugkontrollen zur Umsetzung der Kindersicherungspflicht;
- eine Reform der Fahrschulausbildung, damit künftig der Schwerpunkt der Ausbildung auf die Sensibilisierung von Fahranfängern gerichtet wird, die die spezifischen Verhaltensweisen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer und ihren Gleichberechtigungsanspruch im Verkehr besser vermittelt;
- Verbesserungen in der Fahrausbildung und beim Zugang zur Fahrerlaubnis, um die Sicherheit der Fahranfänger zu erhöhen;
- verbindliche regelmäßige Auffrischungskurse für Erste Hilfe einzuführen;
- eine alle zehn Jahre zu absolvierende theoretische Prüfung für die Inhaber einer Fahrerlaubnis einzuführen;
- das Thema Verkehrssicherheit in den Medien zu stärken, z. B. durch die Wiederaufnahme von Verkehrssicherheitskampagnen wie „Der 7. Sinn“;
- die Einführung höherer Bußgelder für die Regelwidrigkeiten, die die meisten Unfälle verursachen, wie beispielsweise unangepasste Geschwindigkeiten;
- für ältere Kraftfahrer Anreize zu setzen, ihre Leistungsfähigkeit verstärkt kontrollieren zu lassen, und die Einführung regelmäßiger Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Alter für Führerscheininhaber zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtauglichkeit;
- überhöhte Geschwindigkeiten verstärkt automatisch zu überwachen und mehr temporäre Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen,
- die Einführung eines vollständigen Alkoholverbots am Steuer („Null-Promille-Grenze“);
- verstärkte Alkohol- und Drogenkontrollen im Straßenverkehr und die Definition von Auflagen für Wiederholungstäter wie beispielsweise den Einsatz von Systemen, die das Fahren bei Messung einer zu hoher Atemalkoholkonzentration verhindern („Alkolocks“);
- Maßnahmen zu ergreifen, damit künftig im Verkehrszentralregister dokumentierte Auffälligkeiten besser zur Intervention genutzt werden können;
- Versicherer bei der Einführung von Pay-as-you-drive-(PAYD)Prämiensystemen zu unterstützen, bei denen sich z. B. die Prämienhöhe der Kfz-Haftpflichtversicherung aus der Menge und Art der Fahrzeugnutzung errechnet, um regelkonformes Fahrverhalten zu belohnen.

Berlin, den 25. Oktober 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Eine Reihe von Maßnahmenbereichen der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind bereits von umfangreichen Aktivitäten gekennzeichnet. Dies betrifft den Bereich der Aufklärung durch Kampagnen, die Verkehrserziehung (außer bei den Schülerinnen und Schülern höherer Jahrgangsstufen) sowie technische Maßnahmen zur Sicherung der Fahrzeuginsassen. Hingegen sind technische Maßnahmen, die den Bereich des Zusammenspiels von Mensch und Straße und die Beschaffenheit der Infrastruktur im Rahmen der Verkehrssicherheit betreffen, noch deutlich ausbaufähig. Dies trifft ferner auf die Überwachung und Regeldurchsetzung sowie das Setzen ökonomischer Anreize zu.

Daher sollten folgende Einzelmaßnahmen dringend im Masterplan Straßenverkehrssicherheit aufgenommen werden:

Europaeinheitliches Tempolimit auf Autobahnen

Reduzierung und Harmonisierung der Geschwindigkeiten stellen einen zentralen Beitrag zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen dar. Es ist bekannt, dass mit steigender Geschwindigkeit die Gefahrenwahrnehmung durch den Fahrer sinkt, während gleichzeitig die Unfallrisiken und -folgen um ein Vielfaches ansteigen. Deshalb haben alle entwickelten Länder, mit Ausnahme von Deutschland, Tempolimits auf Autobahnen eingeführt. Auch in Deutschland ließe sich das bereits hohe Sicherheitsniveau der Autobahnen noch steigern, wenn Tempo 130 bzw. ein europaweites Tempolimit eingeführt würde. Dabei überwiegen die Vorteile gegenüber dem Nutzen einer unbeschränkten Geschwindigkeit (Fahrspaß, Reisezeitgewinne, Exportchancen der deutschen Automobilindustrie). Tempolimits auf Autobahnen können die Unfallschwere senken, erhöhen die Möglichkeit zu Reaktion und Korrekturmanövern in Gefahrensituationen, senken das Unfallrisiko bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und die Kosten für ansonsten notwendige höhere Ausbau- und Sicherheitsstandards, steigern den Fahrkomfort und die subjektiv empfundene Sicherheit für ältere und selten fahrende Fahrer und Fahrerinnen. Tempolimits sind umwelt- und klimafreundlicher, da weniger Energie verbraucht und weniger Lärm, CO_2 und Schadstoffe produziert werden.

Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit

Niedrigere Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften sind besonders wichtig für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern, zum Schutz von Kindern, älteren und behinderten Menschen. Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern mit dem motorisierten Verkehr enden bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher häufig tödlich oder mit schweren Verletzungen. Die Einführung von Tempo 30 hingegen senkt dieses Risiko deutlich. So kam eine in London durchgeführte Langzeitstudie zu dem Ergebnis, dass über den Zeitraum von 1986 bis 2006 nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 32 km/h die geschwindigkeitsbedingten Unfälle um 42 Prozent zurückgingen. Am stärksten war der Rückgang bei den Kindern und den tödlich und schwer verletzten Personen.

Schon heute sind ein Großteil der Nebenstraßen in Städten und Gemeinden Tempo-30-Zonen. Wäre dies der Regelfall, wären davon 70 bis 80 Prozent der innerörtlichen Straßen betroffen, auf denen momentan ohnehin nur rd. 20 Prozent der Verkehrsleistung erbracht werden. Der größte Teil des Verkehrs würde weiterhin auf Straßen mit Tempo 50 abgewickelt. Diese wären aber ebenfalls sicherer, da sie dann als Vorfahrtsstraßen nach höheren Standards ausgebaut und gesichert würden. Die Regeln wären einfacher und ein Großteil des sogenannten Schilderwaldes unnötig. Die „Beweislast“ würde zugunsten der „Schwächeren“ umgekehrt, da für Tempo-50-Straßen streckenbezogen begründet werden

müsste, weshalb dort höhere Geschwindigkeiten erforderlich sind. Die Sicherheit für alle würde deutlich steigen und gleichzeitig könnten Lärm und Abgase reduziert werden.

Tempo 80 für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Autobahnen

Bei Geschwindigkeiten von 90 km/h und mehr ist die Aufprallenergie eines ungebremsten Fahrzeugs um mehr als 25 Prozent höher als bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h. Entsprechend verheerend sind die Folgen bei Unfällen, wenn beispielsweise ein Lkw auf ein Stauende auffährt. Dies sollte durch ein europaweites Tempolimit für Lkw ab 7,5 Tonnen verhindert werden, zumal damit auch positive Effekte hinsichtlich der Energie- und Umweltbilanz des Lkw-Verkehrs verbunden wären.

„Selbsterklärende Straßen“

Einen hohen Stellenwert bei der Verbesserung der Sicherheit von Landstraßen besitzt das Entwurfsprinzips der „Selbsterklärenden Straße“ (SER). Landstraßen müssen so gestaltet sein, dass sie zu angemessenen Geschwindigkeiten auffordern. Häufig legen jedoch Straßenbreite und Straßengestaltung höhere Geschwindigkeiten nahe, als erwünscht sind. Straßen sollten daher so gebaut oder gestaltet werden, dass sie erwünschtes Verhalten angenehm machen und sozial unerwünschtes bestrafen, wie beispielsweise durch optische Begrenzungen oder entsprechende Oberflächenbeschaffenheit. Das Gleiche gilt für die Straßengestaltung in Wohngebieten, in denen Tempo 30 erwünscht ist. Der große Vorteil dieses Gestaltungsprinzips ist, dass die schnelle Rückmeldung der Infrastruktur auf das unerwünschte Fahrverhalten nicht nur selbsterklärend, sondern auch selbstüberwachend ist. Bund und Länder sollten in diesem Bereich „Hand in Hand“ zusammenarbeiten, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen und Erfahrungen über erfolgreiche Praktiken auszutauschen.

Das Prinzip der SER sollte schneller umgesetzt und ihr Einsatz begleitend überprüft werden. Ein entsprechendes Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ könnte dies leisten. Zudem ist zu überprüfen, ob und welche unterschiedlichen Ausbau- und Geschwindigkeitsstandards für Landstraßen festgelegt werden müssen.

Geschwindigkeitsüberwachung

Unangepasste Geschwindigkeiten sind die häufigste verhaltensbedingte Unfallursache im Straßenverkehr. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Entscheidungen über die Geschwindigkeitswahl im Straßenverkehr selten nach rationalen Erwägungen erfolgen. Verstärkt wird dieser Effekt dadurch, dass die Kontrolldichte mangelhaft und die soziale Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen hoch sind. Dies trifft insbesondere auf jüngere Fahrer zu. Erst ab einem Alter von 35 Jahren nimmt die Unfallursache „nichtangepasste Geschwindigkeit“ ab. Umso wichtiger ist es, dass Tempolimits eingeführt und deutlich mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Nach Schätzungen des European Transport Safety Council könnten auf diese Weise ca. 50 Prozent aller Unfälle verhindert werden. Schätzungen für Norwegen und Schweden gehen von 48 bzw. sogar 76 Prozent aus.

Der Aspekt der gesellschaftlichen Akzeptanz von individuell erlangten Vorteilen durch Regelüberschreitungen sollte auch bei der regelmäßigen Medienberichterstattung über „Blitzerstellen“ berücksichtigt werden. Denn der derzeitige Umgang in den Medien belohnt unangepasste Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Stattdessen sollten Anreize für regelkonformes Fahren und den Einsatz und Erwerb von Verkehrssicherheitstechnologien (beispielsweise Fahrerassistenzsysteme, niedrigere Versicherungsprämien) gefördert werden. Die Koopera-

tion mit der Wirtschaft spielt bei der Umsetzung eines integrierten Masterplans Straßenverkehrssicherheit daher eine große Rolle.

Alkoholverbot am Steuer

Viele Verkehrsunfälle sind auf das Fahren unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Die derzeit gültige 0,5-Promille-Grenze begünstigt Verhaltensweisen wie das „Herantrinken an den kritischen Wert“. Dabei wird häufig unterschätzt, welche Auswirkungen dies auf die Fahrtüchtigkeit hat. Bereits ab einem Wert von 0,2 Promille ist die Reaktionsgeschwindigkeit eingeschränkt. Auffassungsgabe und Konzentrationsfähigkeit sinken. Die guten Erfolge der Einführung eines Alkoholverbots am Steuer (Null-Promille-Grenze) für Fahranfänger sowie der veränderte gesellschaftliche Umgang mit dem Alkoholkonsum haben die Akzeptanz für ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer deutlich erhöht. So sprachen sich im europäischen Projekt SATRE III 46 Prozent der in Deutschland befragten Autofahrer für eine Null-Promille-Grenze aus. Wegen der Häufung und der Unfallschwere von alkoholbedingten Straßenverkehrsunfällen sollte ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer im Rahmen des Masterplans Straßenverkehrssicherheit eingeführt werden. Damit diese Maßnahmen Wirkung zeigen, sind verstärkte Alkoholkontrollen erforderlich. Für Wiederholungstäter müssen entsprechende Auflagen definiert werden. Das Gleiche gilt für den Missbrauch von berauschenden Drogen und Medikamenten.

Selbsteinschätzung älterer Kraftfahrer unterstützen

Durch den demographischen Wandel nimmt der Anteil von Fahrerinnen und Fahrern mit altersbedingten Einschränkungen deutlich zu. Viele dieser Leistungseinschränkungen können durch Erfahrung und Kompensationsverhalten (Geschwindigkeitsreduktion, Vermeiden von Fahrten in der Dunkelheit sowie auf unbekannten Strecken) aufgefangen werden, wenn sie bewusst erlebt werden. Andere fahrrelevante, altersbedingte Einschränkungen (Einschränkungen der Beweglichkeit im Schulterblick, Übersehen, Überhören von verkehrsrelevanten Informationen, verringerte Aufmerksamkeit und Kognition u. a.), können hingegen sicherheitsrelevante Probleme hervorrufen. Da Altersprozesse sehr individuell verlaufen, sind zielscharfe Maßnahmen schwer umzusetzen. Es sollten daher Regelungen getroffen werden, die ab einem bestimmten Alter Gesundheitsprüfungen von Führerscheininhabern zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit verpflichtend machen.

Aktive und passive Fahrzeugsicherheit ausbauen

Die bisherigen Erfolge durch Maßnahmen, die im Falle eines Unfalls dessen Folgen verringern (passive Fahrzeugsicherheit), sind erfreulich und sollten weitergeführt werden. Darüber hinaus müssen vermehrt auch Methoden und Systeme entwickelt und eingesetzt werden, die Unfälle vermeiden (aktive Fahrzeugsicherheit). Ein großes Potential besitzen in diesem Zusammenhang Fahrerassistenzsysteme, die bei unvermeidbaren Unfällen automatisch eingreifen und dadurch beispielsweise das Fahrzeug schneller zum Stehen bringen. Allerdings können rechtliche Probleme entstehen, wenn es durch den Einsatz dieser Systeme zu Schäden kommt. Daher sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für autonom arbeitende, nicht durch den Menschen übersteuerbare Systeme mit erheblichem unfallvermeidenden oder schützenden Potential dringend zu überprüfen und entsprechend gesetzgeberisch zu begleiten.

Unfallforschung ausbauen

Neben detaillierten Analysen realer Unfälle, die für die Entwicklung und den Erfolg passiver Sicherheitstechnologien maßgeblich sind, sollten künftig auch die

Entstehungsursachen von Unfällen systematischer untersucht werden. Dabei sollten neben technischen und medizinischen Erhebungen auch Daten aus der Verhaltensforschung berücksichtigt werden. Ziel muss es sein, umfassende Untersuchungen des realen Verkehrsgeschehens durchzuführen sowie Tests voranzutreiben, die insbesondere den Schutz von Fußgängern und Radfahrern besser und zielgenauer untersuchen. Dazu sollte die gegenwärtige Unfallforschung aus der Rückbetrachtung hin zur systemischen Unfallentstehungsforschung ausgebaut werden.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333